SENADO SECRETARIA DIRECCION DE COMISIONES	XLIIa. LEGISLATURA Primer Período
	CARPETA Nº 323 de 1985
COMISION DE PRESUPUESTO (INTEGRADA)	DISTRIBUIDO Nº 444 de 1985
	REFERENCIAS
Octubre de 1985	

PRESUPUESTO NACIONAL - PERIODO 1985 - 1989

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS DEL DIA 1° DE OCTUBRE DE 1985

(Sin corregir)

PRESIDE : Señor Senador Bernardo Pozzolo.

MIEMBROS : Señores Senadores Rodolfo Canabal, Reinaldo Gargano, Luis Alberto Lacalle y Alfredo Traversoni.

ASISTEN : Señores Senadores Carminillo Mederos y Francisco M. Ubillos.

INVITADOS ESPECIALES : Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, don Jorge Sanguinetti y Sub Secretario doctor Alejandro Achugarry; señor Director Nacional de Vialidad, ingeniero Lucio Cáceres; señor Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Edi Juri; señor Director de Arquitectura, arquitecto Ruben Tarallo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

La Comisión de Obras Públicas recibe con mucho agrado al señor Ministro, al señor Subsecretario y a los señores asesores para informarse de la filosofía que inspiró la creación de este Plan de Obras Públicas 1985-1989.

La Comisión se instaló en la noche de ayer, recibiendo información de los asesores de la Contaduría General de la Nación y de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Y en el día de hoy iniciamos el estudio de los distintos temas que componen este Proyecto de Plan de Obras Públicas con la presencia de su ejecutor, diríamos, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas a quien le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente, señores Senadores: comenzamos entonces con el tratamiento de nuestro proyecto de Plan de Obras Públicas para este Ejercicio.

La misión que compete a este Ministerio supone la diferenciación de importantes áreas que le han sido asignadas:

a) Planificación, coordinación y contralor del Transporte, en todas sus formas y vías. Incluyendo la elaboración y aprobación del Plan Nacional de Transporte que atenderá los aspectos de integración regional y que contendrá las políticas de operación e inversión de cada modo de transporte.

b) Planificación, programación de inversiones, ejecución y contralor de la ejecución de las mismas, de la infraestructura vial, portuaria y fluvio-marítima. En base al fondo de inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que se mantiene totalmente autónomo, se programaron dichas inversiones.

c) El Ministerio interviene, además, como ejecutor de la obra pública del Estado, persona jurídica mayor. En este campo se desempeña en la ejecución y contralor de la ejecución, correspondiendo la programación a los restantes Incisos. Como actividad conexa se desarrolla la inscripción y calificación de las empresas de obras públicas por intermedio del Registro Nacional de Empresas de Obras Públicas, que pese a su larga existencia, es en el presente presupuesto que encuentra acogida en la organización funcional.

d) Una serie de actividades de apoyo y fomento a diversas áreas de la sociedad, entre las que se destacan todos los come-

tidos que el Código de Aguas asigna a este Ministerio como "autoridad de aguas"; la atención a la comunidad por medio de programas auto y cogestionario en salud, cultura, vivienda, educación física, etcétera por medio de la política de convenios y la gestión de expropiaciones y archivo gráfico que presta la Dirección de Topografía.

FUNCIONAMIENTO

La estructura del personal preexistente presentaba falta de adecuación a las más elementales reglas sobre el tema, y el hecho de ser un realizador directo de obra, con más de 4.000 obreros, hizo imperioso el desarrollo y aplicación de una política de personal y la adecuación de las estructuras administrativas a los cometidos y tareas que le competen al Ministerio.

Previamente se realizó la definición de funciones y la elaboración de organigramas capaces de cumplirlas, sobre la base de atender las necesidades mínimas y lograr la mayor eficiencia de los recursos humanos afectados.

En atención al plan de acción expuesto se reestructuró las zonas de vialidad, los talleres, varaderos y demás lugares de trabajo para lograr la eficiencia en la ejecución de las obras. Se trató de aumentar la jerarquización de los aspectos técnicos, con el doble propósito de asegurar, por el adecuado control técnico la calidad de las obras, con el correspondiente retorno económico de su mayor duración y disminución de costo de reparaciones, y con la paulatina disminución de la contratación externa de consultorías.

Concomitantemente se redujo la previsión de cargos administrativos y de servicios, a efectos de llevar adelante la racionalización y mayor eficiencia de esas áreas.

En cuanto a la organización en sí misma, se ha reivindicado la vigencia del precepto constitucional del derecho a la carrera administrativa, que para las dos terceras partes del personal estaba negado en la práctica, desde que eran contratados. En tal sentido se prevé el pasaje, paulatino y voluntario, de los funcionarios contratados a los cuadros de carrera administrativa (presupuesto) sin lesión de derechos y reconstituyendo la misma de acuerdo a las disposiciones vigentes.

En suma, la nueva organización de personal del Ministerio no supone aumento automático de los costos, disminuye las vacan-

mac.2
D/521

25 x

tes y jerarquiza los aspectos técnicos, que en definitiva tienen un alto retorno para la sociedad.

En tal sentido se ha previsto la aplicación práctica del Convenio de Intercambio Tecnológico con la Universidad de la República, el que aspira colaborar con nuestra educación superior y además crear un canal de comunicación para que ambas instituciones públicas profundicen estudios técnicos.

Finalmente se ha procurado reducir al mínimo los gastos de funcionamiento.

POLITICA DE TRANSPORTE

Por intermedio de un proceso de planificación y coordinación, asegurar la movilización de bienes y personas según lo requiera el crecimiento económico y demográfico del país y la distribución regional de las actividades productivas y los centros de consumo. Esta planificación tratará de minimizar el costo total del transporte, la efectiva integración regional, en especial con los países vecinos, adecuar la oferta de servicios a la demanda, la racionalización en el uso de energía y divisas y aumentar la venta al exterior de servicios. Lo que supondrá el desarrollo y coordinación de los diversos modos del transporte en función de sus ventajas comparativas.

POLITICA DE OBRAS PUBLICAS

Las obras programadas por el Ministerio, en general se financian total o parcialmente con el fondo de inversiones del MTOP (FIMTOP), existiendo financiamiento externo por parte del Banco Mundial (BIRF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y en menor medida de FONPLATA. A estos préstamos preexistentes se les sumarán los actualmente en gestión para completar el financiamiento del Plan de Obras del Ministerio. Se han asignado recursos en forma compatible con las posibilidades de la economía.

La presentación del Plan de Obras 1986-1989 se realiza separada en dos grandes capítulos: el plan de inversiones y el de mantenimiento.

INFRAESTRUCTURA VIAL

La política de inversiones en el sector vial atiende, primariamente a mantener la red vial existente, con el mejor nivel de servicio compatible con los recursos disponibles y el arrastre

de inversión de la anterior administración, el que ha debido ser reprogramado para compatibilizarlo con las metas de inversión disponibles.

Antes que incurrir en nuevos trazados, se ha priorizado la asignación de recursos, en mantener las redes primarias, en las zonas de mayor producción agrícola e industrial, en las áreas más postergadas, en las vías de conexión internacional, y en la medida de un mejor retorno a la sociedad de los gastos propuestos.

En atención a estas pautas se ha diseñado un plan de mantenimiento de la red vial, de casi 10.000 kmts. y por la que circula el 80% de la producción y de las personas, que se ejecuta tanto por acción directa de la Dirección Nacional de Vialidad como bajo su supervisión.

En el capítulo de inversiones comprometido en sus primeros dos años por inversiones de "arrastre", se plantea una nueva Ruta 1, la de mayor importancia de la red primaria, complementada por la Ruta 2 y Ruta 11. Obras en numerosos puentes completan un plan en el que se han realizado rigurosos estudios geográficos, de transporte y en especial de relación costo-beneficio para su selección.

PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

Esta área ha sido poco atendida en los últimos años. El Ministerio le asigna una gran importancia, previendo tanto por mantenimiento como por la realización de nuevas obras, la vigencia de una cadena de puertos turísticos que permitan la captación de este mercado. Se prevén importantes obras en puertos pesqueros y de salida de exportaciones. Completando estos aspectos se prevé la incorporación de embarcaciones para lograr el objetivo de dragado de las vías navegables y de los puertos.

EJECUCION DE LA OBRA PUBLICA

La programación de estas inversiones pertenece a los incisos titulares de las mismas. Este Ministerio presenta la estructura funcional que permite atender la ejecución directa, y en su caso el contralor de la ejecución de dichas obras públicas. Lo que se complementa con el servicio de registración y calificación de empresas de obras públicas, que permite a todos los organismos oficiales contar con la información indispensable de las empresas (capacidad, cumplimientos, solvencia, etcétera) para los casos que contratan con las mismas.

mac.4
D/521

POLITICA DE APOYO Y FOMENTO DE ACTIVIDADES SOCIALES

POLITICA DE CONVENIOS

En esta área el Ministerio desempeña su actividad en forma concertada con entidades públicas y comunidades, promoviendo áreas de interés de las mismas, y logrando un doble objetivo, abaratamiento de los costos y compenetración de los usuarios que colaboran en la gestión y realización de la obra, en el significado, uso y conservación de la misma.

En tal sentido se promueve en 1986 y 1987 la culminación del Plan Intervial, de caminos de Integración, y el Plan Municipal para obras urbanas tales como cordón cuneta, hogares de ancianos, comedores populares, y demás obras de contenido social, las que se programan por las Intendencias en forma coordinada con este Ministerio.

Estas dos áreas se financian parcialmente por el BIRF. Finalmente, y con cargo exclusivo del FIMTOP, se programan los convenios con comunidades, sus Fuerzas Vivas e instituciones sociales, para obras en las áreas de salud, educación, cultura, vivienda, caminería y toda expresión de interés social, en forma concertada con dichas instituciones populares y bajo su gestión y con el apoyo de la población.

POLITICA DE AGUAS

Supone la evaluación, administración y conservación de los recursos hídricos y el estudio, proyecto, ejecución y mantenimiento de obras hidráulicas.

Incluye aspectos ecológicos como el control de calidad de aguas y vertimiento de efluentes.

El Ministerio considera este recurso natural como de gran importancia, en atención a la calidad de vida, como para la producción agropecuaria.

mac.5
D/521

Esta es, señor Presidente, a grandes rasgos, la filosofía que nos guió en la elaboración de este Plan que ponemos en conocimiento de ustedes.

Hemos traído un repartido que distribuiremos a los señores Senadores para que conozcan el costo y la ubicación de cada una de las obras que están programadas.

SEÑOR MEDEROS.- Deseo expresar mi complacencia por estar sentado alrededor de una mesa de trabajo con el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Le cedo la palabra al señor Subsecretario para que formule algunos lineamientos generales sobre aspectos económicos.

SEÑOR MEDEROS.- ¿Cuánto es la inversión para el primer ejercicio?

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El Ministerio tiene programada una inversión, incluyendo el mantenimiento, por una cantidad de N$ 11.384:000.000.

Esta inversión está evaluada a valores del 1º de enero de 1986.

Fue programada tomando como base de U$S 75:000.000, a N$ 100 por dólar, valor 1º de junio de 1985.

Con posterioridad, fue recalculada llevándola a valores de 1º de enero de 1986.

SEÑOR MEDEROS.- Este Plan de Obras Públicas, ¿es totalmente nuevo o es una secuencia de los anteriores que se venían ejecutando, o sea que estaban en la órbita del Ministerio de Obras Públicas y no habían sido totalmente ejecutados?

SEÑOR MINISTRO.- Hay una parte del Plan, sobre todo lo que corresponde a los años 86 y 87, que tiene lo que se llama muchas obras de arrastre, que ya venían ejecutándose y ahora deben culminar. También tiene una parte con obras nuevas; o sea es una combinación de las dos.

Las obras de arrastre tienen una gran importancia por su valor, y las hemos extendido en el tiempo, a los efectos de poder incluir otras nuevas; de lo contrario, sólo podríamos ejecutar las que estaban planteadas en el régimen anterior. Reitero que debemos estirar esas obras para incluir otras, a nuestro juicio, de gran importancia, con el fin de que no se vieran postergadas por falta de recursos.

SEÑOR MEDEROS.- No deseo circunscribirme a las obras que se habían empezado en el departamento de Colonia, pero quiero preguntar al señor Ministro con respecto al Liceo de Juan Lacaze que había sido iniciada su construcción en la época del arquitecto Pintos Risso, también un gran Ministro.

Además, deseo preguntar en qué situación se encuentra la obra de las defensas costeras del puerto de Juan Lacaze, que habían sido proyectadas por el ingeniero Rondini, que fue un gran Director de Hidrografía.

Esas obras habían sido comenzadas hace catorce o quince años pero fueron abandonadas durante todo el período de facto y no sé si están o no incluidas en el Programa.

SEÑOR MINISTRO.- Estos dos aspectos que plantea el señor Senador Mederos son un caso típico de lo que ocurre en nuestro país.

Con referencia al Liceo de Juan Lacaze, el proyecto no viene en el Presupuesto de Obras Públicas sino en el de ANEP junto con los organismos del 220. Puede ser que, posteriormente, nosotros seamos una unidad ejecutora de la obra: si hubiera dificultades, podríamos participar por medio de un convenio.

SEÑOR MEDEROS.- Mi planteamiento se refiere al hecho de que como estas obras comenzaron hace tantos años y fueron abandonadas por el gobierno anterior, quería saber si vienen incluidas en el nuevo Plan.

SEÑOR MINISTRO.- La construcción del Liceo de Juan Lacaze figura en el Presupuesto de ANEP para ejecutarse en el año 1986.

Con referencia a Puerto Sauce, muro de atraque y defensa

contra inundaciones debo decir lo siguiente:

Esta obra incluye la continuación de una obra de defensa contra inundaciones iniciada en la década del 60, que consiste en la prolongación de una Diga inconclusa para luego rellenar y recuperar una importante área inundable adyacente al Puerto de Juan Lacaze. Simultáneamente se prevé la construcción de un muro de atraque para embarcaciones turístico - deportivas, independiente del muelle comercial.

El muelle actual es frecuentemente utilizado por los buques de ANCAP que abastecen a las industrias locales y a su Planta de Almacenaje y Distribución, lo cual hace imposible el uso simultáneo del muelle para usos comerciales y turísticos.

El muro de atraque proyectado tiene la finalidad de independizar los dos usos de la dársena del Puerto Sauce.

Con la prolongación de la diga y la construcción del muro de atraque se podrá recuperar mediante relleno por refulado un área inundable de más de 6 has. en la que podrá desarrollarse en el futuro una importante área para servicios de tierra de apoyo a la náutica, guarderías, estacionamiento, reparaciones, rampa, etc. y un importante parque junto a la ciudad de Juan Lacaze, los que redundarán en múltiples beneficios a la población no sólo por los atractivos incorporados sino también por la importante generación de empleo en las actividades industriales de apoyo al turismo náutico.

Esta obra es de interés de ANCAP ya que dicho Ente tiene necesidad de construir un oleoducto entre el puerto y su planta de almacenaje y al hacerlo el predio que se recuperaría, redundaría en un menor costo del mismo frente a la alternativa de construirlo a través de la planta urbana de Juan Lacaze.

Por esta razón ANCAP ha manifestado su intención de colaborar parcialmente en la financiación de estas obras.

En conclusión, el desarrollo turístico-deportivo de este puerto, unido al ya establecido en el Puerto Viejo de Colonia, en Barra de San Juan, Carmelo e Higueritas, constituye una iniciativa clave para el incremento del turismo náutico en el Río de la Plata, siendo además, el único lugar de la costa de Colonia donde podrían brindarse con total comodidad, servicios de guardería y actividades de apoyo en tierra, lo que redundará en la permanencia de las embarcaciones en la costa uruguaya.

mcd.2
D/521

25x

SEÑOR PRESIDENTE.- El programa de Obras Públicas está dividido en tres etapas: 85, 86 y restos del período de gobierno anterior. Importa, desde el punto de vista técnico, saber cuál fue el criterio para establecer una separación en 1985, habida cuenta de que, en el mejor de los casos, este plan será aprobado a fin de año.

SEÑOR MINISTRO.- El plan de 1985 ya fue aprobado y está en funcionamiento. Aquí empieza el ejercicio 1986-1989.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin embargo, en los repartidos aparece separado en tres etapas.

SEÑOR GARGANO.- Deseo conocer los criterios generales que orientan el plan de inversiones. De acuerdo a los macrodatos, hay opciones. Por ejemplo, el presupuesto de mantenimiento es superior al de inversiones. Comparando el Ministerio de Agricultura y Pesca con el de Salud Pública, las cantidades asignadas respectivamente son de N$ 1.858:000.000 y N$ 897:000.000.

SEÑOR MINISTRO.- Estimamos de fundamental importancia la obra de mantenimiento. Hay tres tipos de obras: la de realización de una ruta completamente nueva, la de gran mantenimiento --para rutas muy deterioradas-- y la de mantenimiento preventivo.

Consideramos que en el país no se ha desarrollado una obra de mantenimiento adecuado, lo que se puede verificar en toda la red nacional, por el bajo nivel de mantenimiento, que es lo que preserva la obra y, por lo tanto, el gasto que ello implica, es una inversión de altísima rentabilidad. Muchas veces esa inversión no es espectacular. Quizás a un Ministro le pueda gustar traer un plan con un porcentaje de inversiones mucho mayor que el de mantenimiento; pero creemos que sería antieconómico para el país dejar que la red vial existente se deteriorara, en función de hacer nuevas rutas. Desde el primer momento hemos creído que preservar el capital vial del país constituye uno de los principales objetivos.

Hay algunas rutas que, por tener cincuenta años, por haber sido dimensionadas con coordenadas absolutamente diferentes al requerimiento actual, han llegado al fin de su vida útil. Es preciso hacer una inversión sobre una ruta existente, pero lo que tenemos es sólo su trazado, ya que va a ser totalmente remodelada.

El señor Senador apunta hacia una de las políticas que tenemos en este plan, que es insistir en el mantenimiento de la

25x

red vial existente más que en su ampliación. En lo que se refiere a inversiones, consideramos imprescindible el caso de Ruta I y los de puentes inundables parte del año.

En cuanto a la distribución geográfica de las obras públicas en el país, se pueden seguir varios criterios. Algunos están relacionados con la producción de la zona y otros, con la población. La evaluación que se realice, en función de estos parámetros, debe estar alimentada por datos históricos. Pueden aparecer departamentos aparentemente desabastecidos de nuevas obras, pero que, en realidad, se las ha llevado a cabo recientemente. Por lo tanto, es muy difícil el análisis puntual de la distribución de la obra pública nacional, incluso de la de mantenimiento.

Los criterios que se manejaron para este plan fueron absolutamente técnicos, en función de una evaluación de la red actual, del mantenimiento que debe realizarse y también de la renovación en función de la situación vial. Si los señores Senadores desean informarse o sugerir alguna, podremos explicar cuáles fueron las razones que nos han impulsado a postergar determinadas obras. Sin ninguna duda, en este período estamos distribuyendo la escasez. El plan es inferior a lo que nosotros aspirábamos; incluso el presentado ha sido hecho con austeridad, tiene topes de ejecución que están por debajo de lo solicitado. Aspiramos a que en las Rendiciones de Cuentas futuras podamos subir esos topes para poder completar el plan en el período, para lo que seguramente contaremos con el apoyo de la Comisión de Obras Públicas del Senado.

SEÑOR GARGANO.- Si se emprende la construcción de la ruta 1 en el año 1986, va a llevar una cuota parte importante de la inversión de ese año.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- En función de los topes de inversión que se han ubicado, las obras para la Ruta 1 recién comienzan a fines del año 1987 y se desarrollarán durante 1988 y 1989, como obras de inversión. Mientras tanto, se realiza algún trabajo de mantenimiento.

El criterio general fue el de mantener la participación de la inversión de este Ministerio, que es de alguna manera el que realiza la erogación más importante de la Administración Central. Comparada con la inversión del Estado en general no es tan importante, pero sí lo es con respecto a la de la Administración Central. Se mantuvo un porcentaje similar en los últimos años, en cuanto a la participación total asignada a diver-

25x

sos Ministerios. Desde el punto de vista de su realización, se ubican dos capítulos: uno de inversiones y otro de mantenimiento. Dentro de los dos capítulos hay obras contratadas. O sea, no todo el capítulo de mantenimiento está formado por trabajos directos a realizar por este Ministerio, sino que también hay tareas de mantenimiento que son contratadas. Para 1986, hay N$ 5.660:000.000. Dentro de los N$ 5.700:000.000 que significa este plan de mantenimiento, hay aproximadamente N$ 1.500:000.000 destinados para obras de mantenimiento de ruta.

O sea, que eso lleva a un total de N$ 7.160:000.000 de obras contratadas, es decir, aproximadamente un 73%.

Dentro del material que se ha repartido hay un plano azul, en donde se marcan los trabajos que realizará Vialidad por administración directa.

SEÑOR MINISTRO.- Dentro de lo que hemos repartido, hay un plano --que contesta la inquietud del señor Senador Gargano-- donde aparecen todos los segmentos en diferentes colores, en función del año en que se van a realizar las obras.

También pueden encontrar allí el costo de las mismas, o sea que puede visualizarse cómo están distribuidas las obras en el país, cómo se ejecutan y los valores que se le asignan.

Hay otro plano donde aparecen estrictamente las obras de mantenimiento, separadas de las inversiones.

SEÑOR MEDEROS.- En lo que se consideran inversiones, ¿se trata de obras que estaban en marcha, o son nuevas?

SEÑOR MINISTRO.- Obras en marcha y nuevas.

Tomemos un ejemplo clarísimo como es el acceso a Montevideo. Se continúa con el mismo, pero a un ritmo menor.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Si hubiéramos seguido los cronogramas de obras, heredados de la administración anterior, tenemos para 1986, en total, unos U$S 40:000.000 de inversiones.

Las obras de arrastre, significan N$ 71:000.000 que es casi el doble de lo que nosotros le podemos asignar. Eso nos llevó a hacer un prorrateo entre los años 86 y 87, lo que hace que las obras nuevas --durante los dos primeros años-- insuman poco dinero en el presupuesto.

Se prefirió --esa sí es una opción del señor Ministro-- invertir lo poco disponible en obras de mantenimiento, para terminar las que ya estaban en marcha, e ir manteniendo el resto de la red.

Las nuevas obras importantes comenzarán, prácticamente, en los años 88 y 89, es decir que en ese período se efectuarán los desembolsos mayores, no sólo para obras viales, sino también para puertos y demás actividades.

SEÑOR MINISTRO.- Es importante destacar que se han eliminado totalmente obras que estaban planteadas por el régimen anterior, o se han modificado, para adecuarlas a la realidad económica del país.

Esto ya lo habíamos mencionado en la primera oportunidad que efectuamos nuestra visita a la Comisión.

Hay un redimensionamiento de la obra pública nacional a las posibilidades del país.

Creemos que ello es muy importante; el nivel de la obra pública que se estaba intentando ejecutar en el país no estaba acorde con las necesidades económicas del mismo.

De manera que el Ministerio ha apuntado hacia esa política, y la Dirección General de Vialidad la ha readecuado a las posibilidades y necesidades del país.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Con respecto a la ejecución de inversiones para 1982, este Ministerio ejecutó el 70,2% de la inversión del Estado persona jurídica mayor; en 1983, el 72,6%; en 1984 el 71,2%; en 1985, el 70% y, en 1986, el 70% de la inversión programada.

Es decir, que se mantiene, aproximadamente, la misma par-

25x

ticipación en el total de las inversiones de este Ministerio.

El plan de mantenimiento, a valores de 1986, es de N$ 5.700:000.000 --con N$ 1.500:000.000 de obras de vialidad-- y tiene en los rubros 2 y 3 de contrataciones y adquisiciones, importantes partidas para la Dirección de Hidrografía y la de Arquitectura, que tiene como fin terminar la obra de paso de frontera, Fray Bentos-Puerto Unzué, y la finalización del edificio de las Direcciones del Ministerio.

Naturalmente --de acuerdo al ordenamiento vigente-- la programación de las restantes obras de arquitectura, como por ejemplo, el Palacio Legislativo, Poder Judicial y los restantes Ministerios, corresponde a los respectivos incisos, siendo nosotros solamente los ejecutores.

De la misma manera, el Ministerio también colabora en el plan de interconexión vial que es programado por las Intendencias y no por el Ministerio, quien se encarga de la administración financiera, aportando el 50% de los costos. Lo mismo sucede con el plan municipal, siendo el Ministerio un administrador de los fondos y coordinador de los aspectos técnicos.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Sin perjuicio de que sea a cuenta de alguna otra pregunta, en materia de convenios --que debe ser una de las listas de espera más largas que ha de tener el señor Ministro, como son también los reclamos que nos hacen a nosotros-- queremos saber si lo referente a entidades culturales consta en algún repartido, o se encuentra por separado.

SEÑOR MINISTRO.- Está en el plan de inversiones; no en el listado de los convenios.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Viene por cantidades globales?

SEÑOR MINISTRO.- Sí, señor Senador, porque se van generando constantemente.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Cuál es el criterio para adjudicar esas cantidades?

SEÑOR MINISTRO.- En función de los incisos y de los estudios que hace la Dirección de Arquitectura y la UAPE, con asesora-

miento de especialistas en sociología, para ver si esos convenios son necesarios o no.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Es decir que tenemos una cantidad global para realizar el rubro inversiones con la unidad UAPE?

SEÑOR MINISTRO.- El procedimiento que se está siguiendo en el interior del país es el siguiente: surge una inquietud en un núcleo social, se conversa con el Intendente y llegado a un acuerdo con él se eleva al Ministerio, quien evalúa la obra en general. El Ministerio está participando con [illegible]0% del costo total de la obra.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Siempre en contacto con la Intendencia?

SEÑOR MINISTRO.- Sí, señor Senador.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Quiero formular otra pregunta.

Siendo el señor Ministro medio marino, al igual que yo, desearía saber si el fondo de marina mercante se va a separar de la tesorería, y si las disposiciones relativas a la marina mercante se van a seguir manteniendo.

SEÑOR MINISTRO.- Se mantienen; lo que ocurrió es que el fondo se desfondó; ese es el problema.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Si el señor Ministro está de acuerdo, seríamos dos los que defenderíamos esta posición.

Creo que el artículo referente a proventos está en la Rendición de Cuentas. Habría que distribuir el 100% entre Rentas Generales y la unidad ejecutora.

En materia de Salud Pública, le sacamos todo lo que genera.

Si al señor Ministro le parece bien, podríamos hacer lo mismo con la marina mercante. Creemos que hay mucha falta de banderas uruguayas en nuestro ríos. Todos los que estamos cerca de los ríos --como el señor Senador Ubillos-- y los que acostumbramos a andar en la costa, notamos la ausencia de banderas uruguayas.

Creo que un buque de cabotaje no nos haría nada mal para afirmar nuestra presencia en el río. Si mal no recuerdo, cuando la dictadura se apropió de él, el fondo contaba con alrededor de U$S 16:000.000 que nos hubieran servido para ponernos al día en materia de barcos. En este momento, los tres buques de ultramar de bandera nacional están proyectando pasarse a otras banderas debido a problemas de otra índole. Queremos señalar que corremos el riesgo de quedar desmantelados en materia de marina mercante. En lo que tiene que ver con la reafirmación en el río Uruguay, nos interesaría ver si el Ministerio entiende que está comprendida en este fondo la distribución del 50% y si, tal como lo vamos a proponer, es posible hacer una excepción respecto del mismo.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que ha señalado el señor Senador Lacalle es una realidad palpable en todas nuestras costas y, en estos días, en una operación que realiza Uruguay, comprando diez toneladas de trigo a la Argentina, que pretendió vender con valor CIF. Uruguay intentó realizar la operación con valor FOB pero, finalmente, tendrá que contratar el flete en la Argentina porque no cuenta con bodegas para traer el trigo. Sin dejar de pensar que nuestro país no debería importar trigo, lamentamos que cuando haya que traer una cantidad tan pequeña tengamos que recurrir a banderas extranjeras. El tema es de gran actualidad y se agudiza si tenemos en cuenta que pensamos poner, como todos saben, unidades transbordadoras en el puerto de Montevideo. Por lo tanto, el tráfico de cabotaje entre los puertos de Rosario y los que se encuentran río arriba hacia el puerto de Montevideo, se va a ver cuantitativamente incrementado y, si bien la mercadería es argentina, creo que el Uruguay debe aspirar a que por lo menos un 25% de ese tráfico se haga por banderas uruguayas. Hablo de 25% para explicar cómo es la mecánica. El 50% se realiza en el barco de gran calado que va hacia esos puertos y viene cargado; luego se completa en el puerto de Montevideo con buques que van y vienen tipo "chattel".

Deberíamos aspirar a tener el 50% del complemento, que significaría el 25% del total. Lo cual no sería poco si hablamos de que pretendemos, en un futuro, llegar a trasbordar en el puerto de Montevideo, millones de toneladas. O sea que lo que plantea el señor Senador Lacalle es de gran utilidad. Inclusive hemos pensado que esta operación hecha con el puerto de Nueva Palmira también haría que nos replanteáramos el tema del cabotaje. Pero a su vez se plantean otros aspectos cuando

se habla de la integración regional de transporte, que tiene que ver con la posibilidad de una interconexión ferroviaria con Argentina y Paraguay, mediante la cual se pueda cargar en Paysandú y recargar en Montevideo, utilizando así diferentes medios de transporte.

A nuestro juicio --y esto lo comparten nuestros países hermanos-- la navegación fluvial no ha sido debidamente empleada en nuestro país y sería el momento, dados los importantes costos del transporte y teniendo en cuenta los bajos precios de los productos que estamos exportando, que se optimizara todo el sistema a los efectos de aumentar el ingreso al productor, mediante una mejora en toda la sistematización del transporte.

Por consiguiente, comparto plenamente lo manifestado por el señor Senador Lacalle en el sentido de incrementar en lo posible ese fondo, a los efectos de poder aumentar la flota, y no sólo la oceánica.

Contamos con tres buques que tienen más de treinta años y que no resultan apropiados, por ejemplo, para el transporte de contenedores, que se está incrementando en gran medida.

A su vez, el puerto de Montevideo, podría ser utilizado como lugar de trasbordo de contenedores para el puerto de Buenos Aires.

Sin ninguna duda, entonces, el Uruguay debería contar con una flota fluvial y marítima en una escala mucho mayor que la que tiene en este momento y tratar de recrear los fondos que lamentablemente han desaparecido.

SEÑOR GARGANO.- He observado que en Hidrografía, para el tercer año, se duplica la partida de obras nuevas y veo que también dentro del proyecto, figura la creación del puerto deportivo de Atlántida.

Me interesaría saber cuánto importa esa inversión y qué criterio se ha sustentado en relación a esta obra que es totalmente nueva.

egm/4
D/521

SEÑOR MINISTRO.- Para ese período, se prevé la ampliación del puerto de Piriápolis además de la creación del puerto de Atlántida.

Tengo entendido que para este último se prevé un total de U$S 7:000.000.

SEÑOR GARGANO.- Anteriormente, había solicitado el monto de la inversión en obras en el Ministerio de Salud Pública.

SEÑOR MINISTRO.- Nosotros no participamos en esas obras; podemos ser ejecutores pero la inversión figura en el inciso correspondiente al Ministerio de que se trate.

SEÑOR GARGANO.- ¿Es decir entonces que lo que aparece aquí es donde actúa el Ministerio como ejecutor?

SEÑOR MINISTRO.- Puede ser que el Ministerio actúe como ejecutor, pero a cargo del inciso correspondiente, que establece quién aporta los recursos.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El señor Ministro decía hace unos momentos que "debería ser así" porque en los últimos años del gobierno de la dictadura, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue perdiendo su papel de ejecutor de las obras de arquitectura de la Administración Central.

Esta nueva administración pretende reimplantarlo, cosa que se ha hecho pero recién ahora se está implementando en la práctica.

cgm.5
D/521

25x

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Por un decreto del Consejo de Ministros se ha decidido volver a la ejecución de esta obra por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO.- Tanto es así que el director de Arquitectura, señor Tarallo, que nos acompaña, ha tenido que recorrer todo el Presupuesto y todos los Ministerios, para que podamos llegar a una conclusión respecto a qué obras se van a realizar. De parte de los demás Ministerios hay una cierta reticencia a que la Dirección de Arquitectura sea la unidad ejecutora, porque durante el período de facto cada Ministerio montó su propia Dirección de Arquitectura. Creemos que eso no corresponde porque atenta contra la buena calidad y la economía de la ejecución de la obra pública. Debe haber un organismo especializado --el Ministerio de Transporte y Obras Públicas-- como ejecutor de las obras y los demás Ministerios deben dar los lineamientos generales a través de sus direcciones de arquitectura, exponiendo las necesidades y controlando los anteproyectos que se presentan y que, según sus sugerencias aprueben el proyecto definitivo. Una vez entregadas las obras, esas Direcciones de Arquitectura deben dedicarse al mantenimiento de sus edificios.

Va a costar realizar ese cambio porque es una verdadera reestructura de muchas Direcciones de Arquitectura, pero hay voluntad del Poder Ejecutivo de hacerlo y estamos recabando toda la información para llevarlo a cabo.

SEÑOR GARGANO.- En la Comisión hemos recibido inquietudes de los funcionarios de la Dirección de Arquitectura en el sentido de que la unidad ejecutora que trabaje para el Estado sea la Dirección de Arquitectura del Ministerio.

Espero que se avance en esto lo más rápido posible, porque estas tareas están diseminadas en los Ministerios, en una multiplicidad de pequeñas unidades ejecutoras, mientras la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que daba un rendimiento económico a la aplicación de la inversión, está disminuida en su presupuesto.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Se me ha consultado sobre dos obras y trasmito estas inquietudes a la Comisión: el paso de frontera Río Branco-Yaguarón para el cual hay una donación importante de una empresa destinada a construir esta verdadera ventana del país, como son todos los pasos de frontera; y los accesos de ruta 14, que debe ser la conexión de las rutas 14 con la 5 en Durazno que todavía está pendiente.

tpe/1

SEÑOR MINISTRO.- Respecto al paso de frontera Río Branco-Yaguarón, informo a la Comisión que dicha obra se piensa llevar a cabo por medio de convenios, pero presenta un problema de ubicación y es posible que ésta se cambie.

SEÑOR JURI.- Esa obra tiene relación con el proyecto Yaguarón planteado a nivel de la Comisión Técnico-Mixta de la Laguna Merín. En la Comisión se está manejando la idea de reactivar el proyecto y se está en tratativas con el sector brasileño de la misma. Hay grandes posibilidades de que parte de ese proyecto se comience a realizar próximamente. Incluso está la construcción de dos represas, de las cuales una está situada unos 10 kilometros agua arriba de Río Branco. Por lo tanto, la construcción de esa obra resolvería el problema del paso de frontera de Yaguarón ya que el paso actual, construido hace muchos años, no tiene capacidad para absorber las cargas que soporta. En conclusión, el tema de paso de frontera está integrado al proyecto Yaguarón.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Hay un terreno donado por una empresa y creo que se había empezado a construir algo, porque la última vez que pasé vi que había un bosquejo de obra.

SEÑOR MINISTRO.- Es decisión del Ministerio que se construya lo que está en este momento a la espera de decisión de la Comisión Técnico-Mixta de la Laguna Merín. Es decir, que está en la voluntad del Ministerio ejecutar esta importantísima obra de frontera.

SEÑOR CACERES.- El "by-pass" de Durazno en la Ruta 14 es una obra que en este momento cuenta con toda la infraestructura de suelos. Lo que resta por construir es la capa de pavimento y el bituminoso.

Estudiamos la posibilidad de realizar esa obra en forma independiente y llegamos a la conclusión de que el tamaño de la misma no merecía que fuera considerada como una obra aparte. Es un monto de inversión relativamente pequeño y fue incluida dentro de un proyecto que se llama Ruta 5 "Goñi-Durazno".

SEÑOR CANABAL.- Comparto totalmente el criterio del Ministerio en lo que tiene que ver con el mantenimiento de las obras, porque entiendo que uno de los problemas que ha tenido la obra pública nacional es que no se ha atendido bien ese aspecto del mantenimiento lo que ha redundado en una descapitalización del país. Comparto, también, el criterio de la centralización de

amp

las unidades ejecutoras.

Quería que quedara constancia de estas coincidencias mías con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dejo constancia en el mismo sentido. No sé si dentro del articulado de este plan podría arbitrarse una norma con la colaboración de la Comisión que impusiera este criterio por la vía legal.

SEÑOR MINISTRO.- Antes de retirarnos, quiero expresar que nos vamos sumamente satisfechos de esta reunión y que ha sido muy importante para nosotros poder dar respuesta a las preguntas de los señores Senadores. Hemos trabajado intensamente durante estos meses preparando un Presupuesto para ser presentado ante el Parlamento a fin de que éste lo apruebe o modifique y mucho nos alegra la concordancia de criterios que hemos observado en lo que pensábamos realizar, lo que mucho nos alegra.

SEÑOR PRESIDENTE.- El problema de la Comisión es que se encuentra en una etapa de asesoramiento en materia general, sin entrar a tocar en los incisos la particularidad de cada una de las obras. Por supuesto que esa etapa será sobre el final del trabajo de esta Comisión.

Para ese momento seguramente la Comisión va a requerir la presencia de los señores asesores y la de los técnicos en forma permanente, por lo cual descontamos que vamos a reunirnos nuevamente.

SEÑOR GARGANO.- Entiendo que para el estudio de alguna de las inversiones, vamos a necesitar un asesoramiento mayor.

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto, estamos a disposición de los señores Senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solamente nos resta agradecer la presencia del señor Ministro y del señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas así como la de los señores Directores de Vialidad, Hidrografía y Arquitectura de dicha Cartera.

Se levanta la sesión.

amp 3